

Горбокоть В.Ю.

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

В статті здійснено аналіз діяльності підприємств автомобільного пасажирського транспорту в Закарпатській області. На основі даних статистичних джерел інформації проведено розрахунок основних техніко-експлуатаційних та економічних показників автотранспортних підприємств в масштабі Закарпатської області та в розрізі обраних об'єктів дослідження. Досліджено динаміку та регіональну структуру пасажирських автобусних перевезень в контексті обраних автотранспортних підприємств, районів та Закарпатської області в цілому. Наукова новизна статті виявляється у поєднанні мікро- та макрорівня до оцінки діяльності автотранспортних підприємств. Практичний зміст даної статті полягає у виявленні основних тенденцій діяльності автотранспортних підприємств області в контексті корпоративного управління та галузевого регулювання.

Ключові слова: транспорт, автотранспортне підприємство, пасажирські перевезення, обсяг перевезення, пасажирооборот, фінансово-економічні показники, ефективність.

Постановка проблеми. Забезпечення сталого соціально-економічного розвитку будь-якого регіону залежить від ефективного функціонування транспортної галузі. В умовах Закарпатської області обслуговування пасажиропотоків відбувається переважно автомобільним та залізничним транспортом. Зважаючи на обмежене покриття мережі залізничного полотна території Закарпатської області, автомобільний транспорт є єдиним видом транспорту для населення цілих районів області. В умовах стрімкого розвитку ринку пасажирських автобусних перевезень та, відповідно монополізації даного ринку, в області актуальним є проблема ефективності діяльності колишніх регіональних крупних автотранспортних підприємств, діяльність яких має значне стратегічне та соціально-економічне значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема аналізу діяльності автотранспортних підприємств в різний час займалися Гойхман І.М., Макаренко М.В., Токар І.І., Шкляр В.В., Яновський П.О., Яцківський Л.Ю. та інші. Результати дослідження згаданих науковців стосувалися переважно оцінки діяльності автомобільних підприємств в контексті роботи всієї транспортної галузі, аналізу статистичних показників по окремих областях або Україні в цілому. Залишаються невирішеними питання дослідження пасажирських перевезень на рівні автотранспортних підприємств (мікрорівні), налагодження структурних зв'язків між мікро- та макрорівнями у галузі автотранспортних перевезень.

Формулювання цілей статті. В даній статті автор ставить за мету проаналізувати діяльність автотранспортних підприємств з перевезення пасажирів у Закарпатській області та виявити основні тенденції їх розвитку.

Опис основного матеріалу дослідження. Оцінити ефективність діяльності автотранспортних підприємств автор пропонує за допомогою двох груп показників: показників використання рухомого складу та показників економічної ефективності.

Показники використання рухомого складу включають техніко-експлуатаційні показники та показники виробничої програми.

Техніко-експлуатаційні показники оцінюють використання транспортних засобів підприємства та результати виконаної ними роботи. Ці показники характеризують рівень використання матеріально-технічних ресурсів автотранспортного підприємства.

Оцінку рухомого складу в першу чергу слід розпочати з аналізу кількісне забезпечення автобусного парку автотранспортних підприємств (АТП) Закарпатської області.

Динаміка кількості автобусів, що перебувають у користуванні АТП Закарпатської області за 2010-2013 рр., відображена нижче, у таблиці 1.

З таблиці 1 видно, що в цілому по області спостерігається тенденція до скорочення кількості автобусів для перевезення пасажирів. Відбулося скорочення кількості автобусів у 2 із 3 об'єктів дослідження, а саме у ТДВ «Виноградівське АТП – 12144» та ТДВ «Берегівське АТП – 12137», відповідно на 22,5 % та 5,3 % в аналізованому періоді. Крім того, очевидним є висока концентрація одиниць автобусного парку у аналізованих АТП – від третини до майже 40 % у відповідному регіоні.

Таблиця 1

Динаміка кількості одиниць рухомого складу (автобусів)
по АТП Закарпатської області у 2010-2013 рр.*

Назва об'єкта	2010		2011		2012		2013		Темп приросту 2013 р. до 2010 р.
	од.	%	од.	%	од.	%	од.	%	
Закарпатська область	1200	100,00	1202	100,00	1179	100,00	1162	100,00	-3,17
<i>м. Ужгород</i>	340	28,33	362	30,12	345	29,26	318	27,37	-6,47
ПАТ «Ужгородське АТП –12107»	108	31,76	108	29,83	108	31,30	123	38,68	13,89
<i>м. Берегово</i>	82	6,83	84	6,99	92	7,80	123	10,59	50,00
ТДВ «Берегівське АТП –12137»	38	46,34	40	47,62	39	42,39	36	29,27	-5,26
<i>Виноградівський район</i>	104	8,67	96	7,99	99	8,40	87	7,49	-16,35
ТДВ «Виноградівське АТП –12144»	40	38,46	36	37,50	39	39,39	31	35,63	-22,50

* Сформовано автором на основі [12] та даних статистичної звітності підприємств за 2010-2013 рр.

Результативність роботи транспортних засобів АТП характеризує коефіцієнт використання пробігу (КПВ). Він розраховується по формулі:

$$\text{КПВ} = \frac{\text{КП}}{\text{ЗП}} \quad (1)$$

де КП – корисний пробіг транспортного засобу, км;

ЗП – загальний пробіг транспортного засобу, км.

Загальний пробіг відображає відстань, яку подолав транспортний засіб за певний період часу. Величина загального пробігу транспортних

засобів складається з величини продуктивного пробігу (з пасажирями, вантажем або включеним таксометром) та непродуктивного (без вантажу, пасажирів, неоплачуваного) пробігу.

Метою організації транспортних перевезень є максимальне наближення значення коефіцієнта використання пробігу до 1, тобто мінімізації холостого (нульового) пробігу автомобіля.

В таблиці 2 показана динаміка показників пробігу по АТП Закарпатської області у 2010-2015 рр.

Таблиця 2

Динаміка показників пробігу по АТП Закарпатської області у 2010-2015 рр.*

Назва показника	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Приріст 2015р. до 2010 р., %
<i>ПАТ «Ужгородське АТП –12107»</i>							
Загальний пробіг, тис. км	1947,4	4918,6	5307,0	4975,2	4775,8	4184,1	+114,85
Пробіг з пасажирями, тис. км	1889,0	4281,9	4220,6	3881,5	4773,5	4184,1	+121,50
Коефіцієнт використання пробігу	0,970	0,871	0,795	0,780	1,000	1,000	+3,09
<i>ТДВ «Берегівське АТП –12137»</i>							
Загальний пробіг, тис. км	1823,8	1971,1	1266,2	1131,4	899,2	1273,1	-30,20
Пробіг з пасажирями, тис. км	1812,4	1962,8	1218,2	1065,2	855,3	1215,5	-32,93
Коефіцієнт використання пробігу	0,994	0,996	0,962	0,941	0,951	0,955	-3,92
<i>ТДВ «Виноградівське АТП –12144»</i>							
Загальний пробіг, тис. км	1114,1	1359,1	1444,6	1169,7	1008,6	1102,0	-1,09
Пробіг з пасажирями, тис. км	871,5	879,7	939,0	760,3	656,2	727,3	-16,55
Коефіцієнт використання пробігу	0,782	0,647	0,650	0,650	0,651	0,660	-15,6

* Сформовано автором на основі даних статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Як показують дані таблиці 2, автобуси ПАТ «Ужгородське АТП – 12107» за аналізований період в цілому збільшили обсяги пробігу, проте із 2012 р. спостерігається зниження величини пробігу. Коефіцієнт використання пробігу для даного АТП свідчить про максимально результативне використання пробігу автобусів: відсутність холостого пробігу вказує на організацію руху автобусів за кільцевими маршрутами.

Аналіз показників пробігу автобусів ТДВ «Берегівське АТП – 12137» показує, що відбувається зменшення обсягів пробігу в періоді оцінки. Коефіцієнт використання пробігу вказує на високий рівень організації перевезень пасажирів, очевидно, за рахунок використання кільцевих маршрутів руху автобусів.

Щодо ТДВ «Виноградівське АТП - 12144», то очевидним є неефективне використання пробігу автобусів. Оскільки коефіцієнт використання

пробігу близький до 0,6, то можна зробити висновок про планування руху автобусів даного АТП за маятниковими маршрутами руху зі зворотним холостим пробігом.

Ще одним техніко-експлуатаційним показником використання рухомого складу АТП є показник експлуатаційної швидкості (КЕШ) транспортних засобів. Він розраховується по формулі:

$$КЕШ = \frac{ЗП}{ЧН} \quad (2)$$

де ЧН – час в наряді автомобіля, годин.

Час в наряді – це період часу з моменту виїзду автомобіля з АТП до моменту повернення його в

АТП за виключенням часу, витраченого водієм на харчування та відпочинок. Тобто час в наряді включає як продуктивні (виконання трудового завдання), так і непродуктивні витрати часу (простої з будь-якої причини).

Практичне значення виміру показника експлуатаційної швидкості полягає в оцінці ефективності використання автомобілів, виходячи із витрат часу.

Розрахунок та динаміка показника експлуатаційної швидкості по обраних автором об'єктах дослідження наведена у таблиці 3.

Таблиця 3

Динаміка показника експлуатаційної швидкості по АТП Закарпатської області у 2010-2013 рр.*

Назва показника	2010	2011	2012	2013	Приріст 2013 р. до 2010 р., %
ПАТ «Ужгородське АТП – 12107»					
Загальний пробіг, тис. км	1947,4	4918,6	5307,0	4975,2	+155,48
Час в наряді, тис. год.	57,9	220,0	210,5	206,4	+256,48
Експлуатаційна швидкість, км/год.	33,6	22,4	25,2	24,1	-28,27
ТДВ «Берегівське АТП – 12137»					
Загальний пробіг, тис. км	1823,8	1971,1	1266,2	1131,4	-37,96
Час в наряді, тис. год.	83,5	82,9	46,2	42,8	-48,74
Експлуатаційна швидкість, км/год.	21,8	23,8	27,4	26,4	+21,10
ТДВ «Виноградівське АТП – 12144»					
Загальний пробіг, тис. км	1114,1	1359,1	1444,6	1169,7	+4,99
Час в наряді, тис. год.	80,5	82,3	80,4	64,6	-19,75
Експлуатаційна швидкість, км/год.	13,8	16,5	18,0	18,1	+31,16

* Сформовано автором на основі даних статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Аналіз даних таблиці 3 по ПАТ «Ужгородське АТП – 12107» показує, що збільшення обсягу пробігу автобусів зріс і тривалість перебування автобусів на маршруті. Зниження експлуатаційної швидкості свідчить про зростання часу простоїв автобусів.

Повністю протилежний висновок можна зробити щодо роботи автобусів ТДВ «Берегівське АТП – 12137»: темп падіння величини часу в наряді є більшим, ніж темп падіння величини пробігу автобусів. Звідси логічним є висновок про вжиті заходи з оптимізації тривалості перебування на маршруті.

Найкращу динаміку, як показує таблиця 3, продемонстрував автопарк ТДВ «Виноградівське АТП - 12144». Збільшення експлуатаційної швидкості відбулося за рахунок одночасного збільшення пробігу та скорочення часу в наряді, проте отримані значення є вкрай низькими.

В цілому ж слід говорити про тривалі простої в роботі автобусів об'єктів дослідження, що вимагає скорочення їх планової тривалості.

Основними показниками виробничої програми автотранспорту є показники обсягу

перевезених пасажирів (вантажів) та пасажирообороту (вантажообігу) за оцінюваний період.

Обсяг перевезень – це кількість вантажу, перевезеного або заявленого вантажовідправником і прийнятого перевізником для доставки одержувачу (в тоннах) [1, с. 52]. В контексті пасажирських перевезень, це – загальна кількість пасажирів, перевезених рухомим складом транспортного господарства або підприємства.

В таблиці 4 наведена динаміка обсягів пасажирських перевезень по АТП Закарпатської області.

Проаналізувавши дані таблиці 4, можна зробити висновок про наявність спадаючої тенденції у обсягах пасажирських перевезень у Закарпатській області. Майже третину всіх перевезених в області пасажирів виконали перевізники м. Ужгорода, з яких також третину виконало ПАТ «Ужгородське АТП – 12107», що свідчить не лише про його важливу локальну, але й регіональну стратегічну важливість для Закарпаття.

Таблиця 4

Динаміка пасажирських перевезень по АТП Закарпатської області у 2010-2015 рр.*

Назва об'єкта	2010		2011		2012		2013		2014		2015	Пріріст 2015 р. до 2010 р., %
	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	
Закарпатська область	49,90	100,00	46,20	100,00	45,20	100,00	43,10	100,00	41,00	100,00	42,80	-14,23
м. Ужгород	22,40	44,89	18,2	39,39	15,6	34,51	16,1	37,35	16,1	39,27	- ²	-
ПАТ «Ужгородське АТП –12107»	1,65	7,37	5,3	29,12	6,14	39,36	5,96	37,02	5,77	35,84	5,85	+254,55
м. Берегово	1,60	3,21	1,6	3,46	1,7	3,76	2,1	4,87	1,7	4,15	- ²	-
ТДВ «Берегівське АТП –12137»	1,49	93,13	1,52	95,00	1,39	81,76	1,27	60,48	1,1	64,71	1,37	-8,05
Виноградівський район	1,60	3,21	1,6	3,46	- ¹	-	- ¹	-	1,1	2,68	- ²	-
ТДВ «Виноградівське АТП –12144»	1,51	94,38	1,55	96,88	1,68	-	1,07	-	1,01	91,82	1,06	-29,80

¹ Статистичні дані відсутні у джерелах статистичної інформації.

² Статистичні дані відсутні на момент написання статті.

* Сформовано на основі [11], [12] та даних статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Перевізники Берегівського та Виноградівського районів займають малі частки у регіональних обсягах пасажирських перевезень, а ТДВ «Берегівське АТП – 12137» та ТДВ «Виноградівське АТП – 12144» є абсолютними монополістами, виконуючи більше 90 % обсягів перевезень пасажирів у локальному масштабі.

Рисунок 1 допоможе наочно представити тенденції в динаміці обсягів перевезених пасажирів по АТП Закарпатської області за 2010-2015 рр. через їх індекси, розраховані у відношенні до 2010 р.

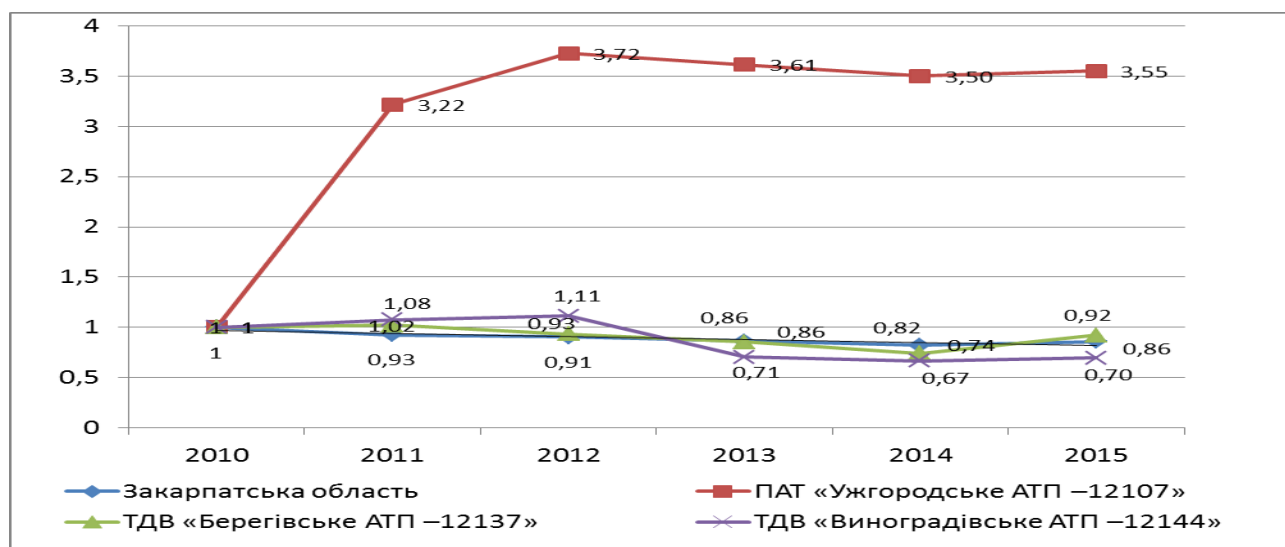


Рис. 1. Динаміка індексів обсягів перевезених пасажирів по АТП Закарпатської області*

* Сформовано на основі [11], [12] та даних статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Заслуговує уваги дослідження розподілу обсягів пасажирських перевезень, виконаних автобусами перевізників Закарпатської області

залежно від їх організаційно-правової форми, що міститься у таблиці 5.

Таблиця 5

Динаміка розподілу обсягів перевезених пасажирів автобусами перевізників
Закарпатської області за 2010-2015 рр.*

Назва об'єкта	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	%	млн пас.	%
Закарпатська область	49,9	10,0	46,2	10,0	45,2	10,0	43,1	10,0	41	10,0	42,8	10,0
у т.ч.:												
- фізичні особи-підприємці	32,6	65,3	30,2	65,4	29,5	65,3	28,3	65,7	26,6	64,9	27,2	63,6
- юридичні особи (АТП)	17,3	34,7	16,0	34,6	15,7	34,7	14,8	34,3	14,4	35,1	15,6	36,4

* Сформовано автором на основі [2], [3], [4], [5], [6], [7]

Отже, фізичні особи-підприємці стабільно виконують близько двох третин пасажирських автобусних перевезень по Закарпатській області, а відповідно корпоративний сектор – лише третину. Зважаючи на це, можна зробити висновок про те, що ринок автобусних перевезень в області є достатньо насиченим та конкурентним.

Іншим основним показником результативності роботи автотранспорту є пасажирооборот (вантажооборот).

Пасажирооборот (вантажооборот) - це певна кількість пасажирів (вантажів), перевезених транспортними засобами на певну відстань у певний проміжок часу. Пасажирооборот розраховується шляхом множення суми добутків перевезених пасажирів на відстань їх перевезення і визначається пасажиро-кілометрах.

В таблиці 6 наведені дані щодо динаміки виконаного пасажирообороту підприємств автомобільного транспорту Закарпатської області.

Таблиця 6

Динаміка пасажирообороту АТП Закарпатської області у 2010-2015 рр.*

Назва об'єкта	2010		2011		2012		2013		2014		2015	Приріст 2015 р. до 2010 р., %
	млн пас.км	%	млн пас.км	%	млн пас.км	%	млн пас.км	%	млн пас.км	%	млн пас.км	
Закарпатська область	911,8	10,0	905,6	10,0	917,8	10,0	787,9	10,0	799,2	10,0	797,9	-12,5
<i>м. Ужгород</i>	<i>315,0</i>	<i>34,5</i>	<i>254,7</i>	<i>28,1</i>	<i>233,3</i>	<i>25,4</i>	<i>218,2</i>	<i>27,7</i>	<i>216,4</i>	<i>27,1</i>	<i>-²</i>	<i>-</i>
ПАТ «Ужгородське АТП –12107»	33,6	10,7	69,3	27,2	79,9	34,2	78,3	35,9	73,8	34,1	77,4	13,0,4
<i>м. Берегово</i>	<i>31,8</i>	<i>3,5</i>	<i>41,4</i>	<i>4,6</i>	<i>37,4</i>	<i>4,1</i>	<i>43,9</i>	<i>5,8</i>	<i>41,4</i>	<i>5,2</i>	<i>-²</i>	<i>-</i>
ТДВ «Берегівське АТП –12137»	25,2	79,2	40,1	96,9	28,1	75,1	33,4	76,1	32,1	77,5	36,5	44,4
Виноградівський район	26,0	2,9	-¹	-	-¹	-	-¹	-	19,9	2,5	-²	-
ТДВ «Виноградівське АТП –12144»	22,9	88,1	32,0	-	39,8	-	20,0	-	17,1	85,9	17,5	-23,5

¹ Статистичні дані відсутні у джерелах статистичної інформації.

² Статистичні дані відсутні на момент написання статті.

* Сформовано на основі [11], [12] та даних статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Як видно з таблиці 6, в цілому по області намітилася тенденція до скорочення обсягів перевезень. Зважаючи на результати аналізу таблиці 4, а саме щодо загальнообласного скорочення кількості перевезених пасажирів та

порівнявши показники приросту кількості пасажирів та пасажирообороту (відповідно - 14,2% і -12,5%), можна сказати, що пасажирооборот скоротився в першу чергу за

рахунок скорочення кількості пасажирів на автомобільних перевезеннях.

На рисунку 2 зображена динаміка індексів пасажирообороту АТП Закарпатської області за 2010-2015 рр. у відношенні до 2010 р.

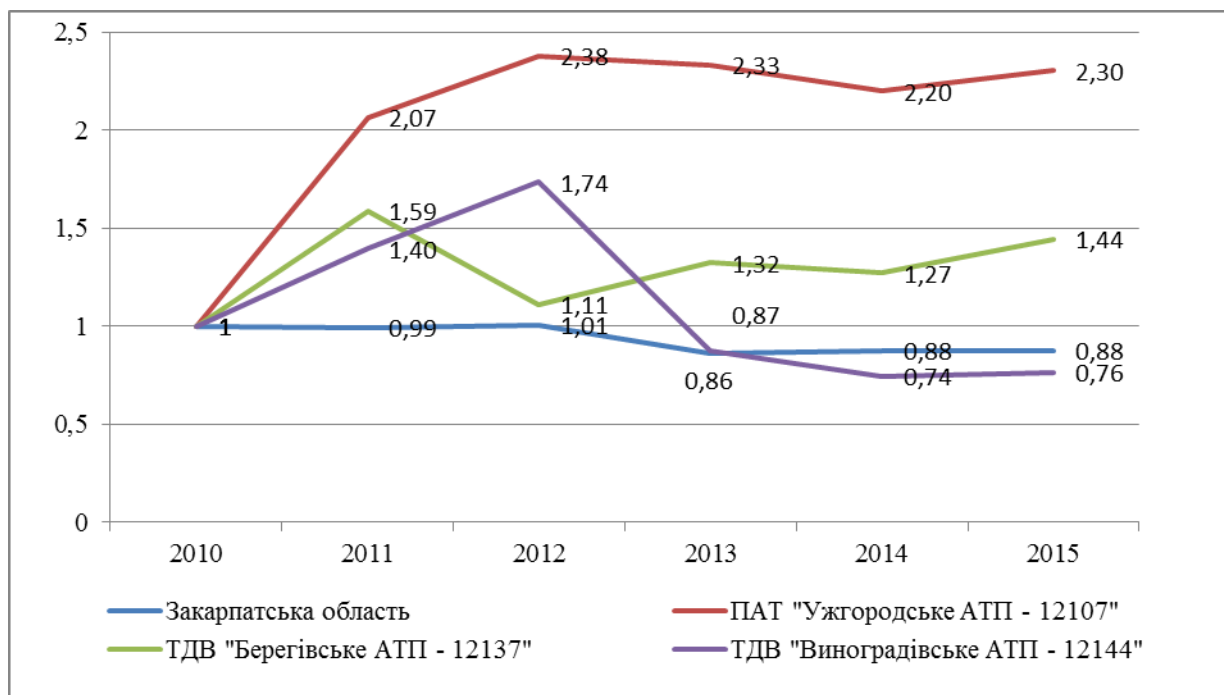


Рис. 2. Динаміка індексів пасажирообороту по АТП Закарпатської області*

* Сформовано на основі [11], [12] та даних статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

На пасажирському автомобільному транспорті розраховують середню відстань поїздки одного пасажирів. Даний показник розраховується як середньозважена від ділення обсягу пасажирообороту у пасажиро-кілометрах на

загальну кількість перевезених пасажирів за певний період.

Для обрахунку показника середньої відстані на одного пасажирів використаємо дані таблиць 4 і 6. Результати проведених розрахунків містяться у таблиці 7.

Таблиця 7

Динаміка показника середньої відстані поїздки пасажирів по АТП Закарпатської області у 2010-2015 рр.*

Об'єкт	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 р. до 2010 р.
Закарпатська область	18,3	19,6	20,3	18,3	19,5	18,6	1,02
ПАТ «Ужгородське АТП –12107»	20,4	13,1	13,0	13,1	12,8	13,2	0,65
ТДВ «Берегівське АТП –12137»	16,9	26,4	20,2	26,3	29,1	26,5	1,57
ТДВ «Виноградівське АТП –12144»	15,2	19,6	23,6	18,8	16,9	16,6	1,09

* Сформовано на основі [11], [12] та даних статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Аналіз динаміки показника середньої відстані поїздки на одного пасажирів по АТП у Закарпатській області показує, що в цілому обласні перевізники здійснюють перевезення пасажирів на приміському сполученні (до 50 км). Крім того очевидно, що у структурі перевезених пасажирів за дальністю поїздки ПАТ «Ужгородське АТП – 12107» значну частку займають перевезення у міському сполученні, а у ТДВ «Берегівське АТП – 12137» та ТДВ «Виноградівське АТП – 12144» - у приміському.

Показники економічної ефективності покликані охарактеризувати прибутковість (чи збитковість) автомобільних перевезень. В якості таких автор пропонує використати показники собівартості, чистого доходу, фінансового результату, рентабельності, доходної ставки та коефіцієнта самоокупності.

Розрахунок та динаміка основних фінансово-економічних показників по об'єктах дослідження наведені у таблиці 8.

Таблиця 8

**Аналіз показників ефективності пасажирських автобусних перевезень
по АТП Закарпатської області за 2010-2015 рр.***

Назва показника	Од. виміру	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Пріріст 2015 р. до 2010 р., %
ТДВ «Ужгородське АТП – 12107»								
Пасажирооборот	тис. пас.км.	33569,1 0	69345,6 0	79894,1 0	78259,6 0	73811,8 0	77354,3 0	+130,43
Собівартість перевезень	тис. грн.	7640,00	14091,0 0	16863,0 0	17203,0 0	20219,0 0	25569,0 0	+234,67
Чистий дохід	тис. грн.	7135,00	14393,0 0	16209,0 0	17055,0 0	20104,0 0	25492,0 0	+257,28
Фінансовий результат	тис. грн.	- 1470,00	-637,00	- 1635,00	-297,00	- 2051,00	- 2072,00	+40,95
Рентабельність перевезень	%	-0,19	-0,05	-0,10	-0,02	-0,10	-0,08	-57,88
Дохідна ставка	грн./пас.к м	0,21	0,21	0,20	0,22	0,27	0,33	+55,05
Собівартість	грн./пас.к м	0,23	0,20	0,21	0,22	0,27	0,33	+45,24
Коефіцієнт самоокупності	-	0,93	1,02	0,96	0,99	0,99	1,00	+6,76
ТДВ «Берегівське АТП – 12137»								
Пасажирооборот	тис. пас.км.	25248,5 0	40085,1 0	28052,8 0	33444,8 0	32127,2 0	36460,2 0	+44,41
Собівартість перевезень	тис. грн.	3811,00	4796,00	3420,00	2598,00	2648,00	7801,00	+104,70
Чистий дохід	тис. грн.	3061,00	4904,00	2695,00	3189,00	3390,00	9246,00	+202,06
Фінансовий результат	тис. грн.	98,00	708,00	14,00	731,00	596,00	1084,00	+1006,1 2
Рентабельність перевезень	%	2,57%	14,76%	0,41%	28,14%	22,51%	13,90%	+440,37
Дохідна ставка	грн./пас.к м	0,12	0,12	0,10	0,10	0,11	0,25	+109,17
Собівартість	грн./пас.к м	0,15	0,12	0,12	0,08	0,08	0,21	+41,75
Коефіцієнт самоокупності	-	0,80	1,02	0,79	1,23	1,28	1,19	+47,56
ТДВ «Виноградівське АТП – 12144»								
Пасажирооборот	тис. пас.км.	22911,0 0	31994,0 0	39784,0 0	20009,0 0	17067,2 0	17520,0 0	-23,53
Собівартість перевезень	тис. грн.	3546,00	4879,00	5007,00	4405,00	4324,60	5615,30	+58,36
Чистий дохід	тис. грн.	5234,00	7021,00	8493,00	4414,00	4412,80	6523,70	+24,64
Фінансовий результат	тис. грн.	0,00	21,00	719,00	-662,00	-584,50	165,9	-
Рентабельність перевезень	%	0,00	0,00	0,14	-0,15	-0,14	0,03	-
Дохідна ставка	грн./пас.к м	0,23	0,22	0,21	0,22	0,26	0,37	+62,99
Собівартість	грн./пас.к м	0,15	0,15	0,13	0,22	0,25	0,32	+107,08
Коефіцієнт самоокупності	-	1,48	1,44	1,70	1,00	1,02	1,16	-21,29

* Сформовано на основі [10] та даних фінансової і статистичної звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Проаналізувавши дані таблиці 8, можна зробити висновок щодо переважно прибутковості досліджуваних автотранспортних підприємств.

Усі досліджувані АТП на кінець періоду оцінки вийшли на повну самоокупність, за рахунок пришвидшеного зростання доходної

ставки порівняно із темпами росту собівартості перевезень. Проте лише одне АТП (ТДВ «Берегівське АТП – 12137») є прибутковим протягом всього досліджуваного періоду, одне АТП є стабільно збитковим (ПАТ «Ужгородське АТП – 12107»), а ще одне – балансує на межі

прибутковості-збитковості (ТДВ «Виноградівське АТП – 12144»).

Оцінити прибутковість пасажирських автобусних перевезень в цілому по Закарпатській області дозволить аналіз даних таблиці 9, в якій наведені фінансові результати АТП Закарпатської області.

Таблиця 9

Фінансові результати до оподаткування АТП Закарпатської області за 2010-2014 рр., тис. грн.*

Назва групи чи об'єкта	2010		2011		2012		2013		2014		2015
Закарпатська область	- 3505, 3	-	- 2528, 4	-	-587,8	-	- 1571, 7	-	- 2227, 6	-	- ¹
Прибуткові АТП	217,8	100, 0	1297, 8	100, 0	1499, 5	100, 0	1034, 7	100, 0	910,3	100, 0	- ¹
ТДВ «Берегівське АТП – 12137»	203,0	93,2	987,0	76,1	66,0	4,4	787,0	76,1	539,0	59,2	1084, 0
ТДВ «Виноградівське АТП – 12144»	14,0	6,4	94,0	7,2	898,0	59,9	-	-	-	-	165,9
Збиткові АТП	- 3713, 1	100, 0	- 3826, 2	100, 0	- 2087, 3	100, 0	- 2606, 4	100, 0	- 3137, 9	100, 0	- ¹
ТДВ «Ужгородське АТП – 12107»	- 1416, 0	38,1	-538,0	14,1	- 1584, 0	75,9	-262,0	10,1	- 2283, 0	72,8	- 1819, 0
ТДВ «Виноградівське АТП – 12144»	-	-	-	-	-	-	-661,0	25,4	-584,5	18,6	-

¹ Статистичні дані відсутні на момент написання статті.

* Сформовано на основі [9] та даних фінансової звітності підприємств за 2010-2015 рр.

Зведені дані таблиці 9 показують, що в цілому діяльність автотранспортних підприємств Закарпатської області є збитковою. Досліджувані об'єкти займають суттєві частки у кожній із займаних груп (переважно 60-75% від результату всієї групи), а тому можна говорити про виключну стратегічну важливість діяльності обраних АТП для економіки регіону.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, проведений аналіз діяльності підприємств автомобільного пасажирського транспорту Закарпатської області дозволяє зробити ряд наступних висновків:

- спостерігається загальнообласна тенденція до скорочення автобусного парку у АТП Закарпатської області;

- виходячи з розрахованих показників використання пробігу, АТП області переважно використовують кільцеві маршрути з мінімізацією холостого пробігу;

- дані щодо розрахунку експлуатаційної швидкості вказують на неефективне використання часу роботи транспортних засобів, а саме – їх тривалі простой в часі перебування у наряді;

- відбувається скорочення обсягів перевезення пасажирів як в регіональному розрізі, так і в розрізі досліджуваних АТП;

- незважаючи на скорочення кількості пасажирів по аналізованих АТП, їх пасажирооборот за досліджуваний період переважно зріс, що говорить про збільшення відстані перевезення пасажирів;

- близько двох третин перевезених пасажирів в області виконали фізичні особи-підприємці, що говорить про конкурентний характер ринку пасажирських автобусних перевезень;

- виходячи з показників ефективності досліджуваних АТП, можна говорити про операційну прибутковість пасажирських перевезень та їх самоокупність. В обласному масштабі автобусні пасажирські перевезення є збитковими.

В перспективі отримані в даній роботі результати дослідження слід розвивати в напрямку моделювання та пошуку кореляційних зв'язків між запропонованими автором показниками рухомого складу та економічними показниками.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дмитриченко М.Ф. Транспортні технології в системах логістики: Підручник / Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. - Київ: ІНФОРМАВТОДОР, 2007. — 676 с.

2. Експрес-випуск Головного управління статистики у Закарпатській області «Підсумки роботи транспорту Закарпатської області за 2010 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2011/expr_v016.pdf
3. Експрес-випуск Головного управління статистики у Закарпатській області «Підсумки роботи транспорту Закарпатської області за 2011 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2012/expr_v014.pdf
4. Експрес-випуск Головного управління статистики у Закарпатській області «Підсумки роботи транспорту Закарпатської області за 2012 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2013/expr_v012.pdf
5. Експрес-випуск Головного управління статистики у Закарпатській області «Підсумки роботи транспорту Закарпатської області за 2013 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2014/expr_v011.pdf
6. Експрес-випуск Головного управління статистики у Закарпатській області «Підсумки роботи транспорту Закарпатської області за 2014 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2015/expr_v003.pdf
7. Експрес-випуск Головного управління статистики у Закарпатській області «Підсумки роботи транспорту Закарпатської області за 2015 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2016/expr_v008.pdf
8. Корчагин В.А. Техтрансфинплан автотранспортного підприємства / Корчагин В.А. – Киев; Донецк: Вища школа. Головноеизд-во, 1982. – 136 с.
9. Лист Головного управління статистики у Закарпатській області від 02.03.2016 №09-06/798
10. Макаренко М.В. Динаміка і структура перевезень пасажирів / Макаренко М.В., Гойхман І.М. // Ефективна економіка. – 2010. - №8. - Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288>
11. Статистичний щорічник Закарпаття за 2014 рік / за ред. Гриник Г.Д./ Ужгород: Головне управління статистики у Закарпатській області, 2015. – 495 с.
12. Транспорт і зв'язок Закарпаття: статистичний збірник / за ред. Гриник Г.Д./ Ужгород: Головне управління статистики у Закарпатській області, 2015. – 87 с.
13. Яцківський Л.Ю. Загальний курс транспорту. Книга 2: Навчальний посібник / Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. - К., Арістей, 2007. –504 с.

REFERENCES

1. Dmytrychenko, M.F., Levkovets, P.R., Tkachenko, A.M., Ihnatenko, O.S., Zaionchyk, L.H., Statnyk, I.M. (2007). *Transportnitekhnolohii v systemakhlohistyky* [Transportation technologies in thelogistic systems]. Kyiv: INFORMAVTODOR. [inUkrainian].
2. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2011). *Ekspres-vypuskHolovnohoupavlinniastatystyky u Zakarpatskiioblasti «PidsumkyrobotytransportuZakarpatskoioblastiza 2010 rik»* [Express issue of the Central Statistical Office in Transcarpathian region "Results of Transport of Transcarpathian region in 2010"]. – Retrieved from: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2011/expr_v016.pdf. [inUkrainian].
3. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2012). *Ekspres-vypuskHolovnohoupavlinniastatystyky u Zakarpatskiioblasti «PidsumkyrobotytransportuZakarpatskoioblastiza 2011rik»* [Express issue of the Central Statistical Office in Transcarpathian region "Results of Transport of Transcarpathian region in 2011"]. – Retrieved from: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2012/expr_v014.pdf. [inUkrainian].
4. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2013). *Ekspres-vypuskHolovnohoupavlinniastatystyky u Zakarpatskiioblasti «PidsumkyrobotytransportuZakarpatskoioblastiza 2012rik»* [Express issue of the Central Statistical Office in Transcarpathian region "Results of Transport of Transcarpathian region in 2012"]. – Retrieved from: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2013/expr_v012.pdf. [inUkrainian].
5. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2014). *Ekspres-vypuskHolovnohoupavlinniastatystyky u Zakarpatskiioblasti «PidsumkyrobotytransportuZakarpatskoioblastiza 2013rik»* [Express issue of the Central Statistical Office in Transcarpathian region "Results of Transport of Transcarpathian region in 2013"]. – Retrieved from: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2014/expr_v011.pdf. [in Ukrainian].
6. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2015). *Ekspres-vypuskHolovnohoupavlinniastatystyky u Zakarpatskiioblasti «PidsumkyrobotytransportuZakarpatskoioblastiza 2014 rik»* [Express issue of the Central Statistical Office in Transcarpathian region "Results of Transport of Transcarpathian region in 2014"]. – Retrieved from: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2015/expr_v003.pdf. [in Ukrainian].
7. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2016). *Ekspres-vypuskHolovnohoupavlinniastatystyky u Zakarpatskiioblasti «PidsumkyrobotytransportuZakarpatskoioblastiza 2015rik»* [Express issue of the Central Statistical Office in Transcarpathian region "Results of Transport of Transcarpathian region in 2015"]. – Retrieved from: http://www.uz.ukrstat.gov.ua/press/2016/expr_v008.pdf [inUkrainian].
8. Korchagin, V.A. (1982). *Tekhtransfinplanavtotransportnogo predpriiatia*[Technical and financial planning of motor transport company]. Kiev-Donetsk: Holovnoeizdatelstvo. [in Russian].
9. Letter of Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2016). no.09-06/798. [inUkrainian].

10. Makarenko, M.V. Hoikhman, I.M. (2010). Dynamika i strukturaperevezenpasazhyriv [Dynamics and structure of passenger traffic]. *Efektivnaekonomika*, no. 8. – Retrieved from:<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=288>. [inUkrainian].

11. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2015). *StatystychnyishchorichnykZakarpattiaza 2014 rik*[Statistical Yearbook of Transcarpathia 2014]. Uzhhorod: Central Statistical Office in the Transcarpathian region. [inUkrainian].

12. Central Statistical Office in the Transcarpathian region (2015). *Transport izviazokZakarpattia: statystychnyizbirnyk* [Transport and communications of Transcarpathia: Statistical Yearbook]. Uzhhorod: Central Statistical Office in the Transcarpathian region. [inUkrainian].

13. Yatskiivskyy, L.Yu., Zerkalov, D.V. (2007). *Zahalnyikurstransport* [Generalcourseofthe transport]. Kyiv, Aristey. [inUkrainian].

Одержано 09.06.2016 р.